Extrait du « Bulletin mensuel » de la Chambre de Commerce française de Genève

LES
ROUTES DU COMMERCE SUISSE

ET LA

Concurrence des Ports européens

CONTRIBUTION A L'ÉTUDE

DE LA

Question des Voies françaises d'accès au Tunnel du Simplon

PAR

Louis LAFFITTE
Conseiller du Commerce Extérieur,
Professeur à l'Ecole supérieure du Commerce de Nantes.

GENÈVE
IMPRIMERIE WYSS ET DUCHÊNE, RUE VERDAINE
—
1905

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b
709

Extrait du « Bulletin mensuel » de la Chambre de Commerce française de Genève

LES
ROUTES DU COMMERCE SUISSE

ET LA

Concurrence des Ports européens

CONTRIBUTION A L'ÉTUDE

DE LA

Question des Voies françaises d'accès au Tunnel du Simplon

PAR

Louis LAFFITTE
Conseiller du Commerce Extérieur,
Professeur à l'Ecole supérieure du Commerce de Nantes.

GENÈVE
IMPRIMERIE WYSS ET DUCHÊNE, RUE VERDAINE
—
1905

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

LES ROUTES DU COMMERCE SUISSE ET LA CONCURRENCE DES PORTS EUROPÉENS

Contribution à l'étude de la Question des Voies françaises d'accès au Tunnel du Simplon.

Le développement et l'amélioration des moyens de transport, dans ces dernières années, ont eu pour résultat d'accroître d'une manière imprévue l'influence des grands ports européens sur les marchés du continent. Inversement, et pour les mêmes raisons, les régions les plus éloignées de la mer ont bénéficié de toutes les transformations de l'outillage et du commerce maritime. C'est pourquoi le commerce de la Confédération helvétique, servi par la concurrence des ports, la rivalité des intermédiaires et encore par l'initiative et le sens pratique du peuple suisse, a progressé aussi vite, aussi régulièrement que celui de la plupart des nations auxquelles leur situation géographique semblait assurer une invincible supériorité.

De 1890 à 1904, les importations de la Suisse sont passées de 933 à 1243 millions de francs, soit une augmentation de 33 %, et ses exportations de 703 à 892,5 millions, soit une augmentation de 27 %. Pendant la même période, les importations de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et de la France ont augmenté respectivement de 32, 31, 2 %, et les exportations de 15, 26, 19 % (1). Par la rapidité de son expansion, le commerce suisse se compare donc au commerce de deux des plus grandes et des plus riches nations du monde. Il tient un juste milieu entre les échanges démesurément accrus de l'Empire allemand et le commerce de la Grande-Bretagne ou de la France, à progression plus lente, moins sensible par là aux retours déprimants des crises.

Ces progrès sont significatifs. Ils nous montrent que l'effort

(1) Statistiques de la *Réforme économique*.

persévérant d'un peuple peut racheter l'insuffisance des conditions naturelles. Ils prouvent, en outre, aux voisins de la Suisse et aux nations qui lui servent d'intermédiaires avec les pays d'outre-mer qu'il y a grand intérêt à multiplier les relations avec la Confédération ou à s'en rapprocher davantage. D'ailleurs, la situation géographique de la Suisse, au regard des ports de mer, n'est pas aussi fâcheuse qu'il le semble de prime abord. Nous avons exposé précédemment à la faveur de quels avantages ce pays avait pu devenir un carrefour du commerce européen (1). L'examen des conditions économiques présentes nous conduit à d'autres constatations.

Les nations voisines de la Suisse : France, Allemagne, Autriche-Hongrie, Italie, comptent parmi les plus actives et les plus industrieuses. Le mouvement total du commerce helvétique étant, par an, de cinq millions de tonnes, la Suisse fait avec ces quatre Etats les quatre cinquièmes de ses affaires. Deux d'entre eux, l'Allemagne et la France, sont au nombre des grandes puissances commerciales. Les deux autres, l'Autriche-Hongrie et l'Italie, veulent s'assurer une place plus grande sur le marché du monde et accroissent chaque jour la production nationale. Enfin, deux autres Etats, la Belgique et la Hollande, occupent une position si avantageuse, au Nord-Ouest du continent, leur commerce a pris un tel développement, leur action s'est étendue si loin, qu'ils sont des intermédiaires naturels entre l'Europe centrale et le reste du monde. Malgré leur éloignement de la Suisse, ils se rattachent à ce pays par un système complet de voies de communication ; même ils l'ont compris, en partie, dans leur zone d'influence. La Suisse demande ou confie annuellement aux transporteurs qui assurent, en dehors des pays limitrophes, ses relations avec le reste du monde, plus d'un million de tonnes. Une active concurrence met aux prises clients, fournisseurs et transporteurs de la Confédération.

(1) Voir *Bulletin de la Chambre de Commerce française de Genève,* numéros de Février et de Mars 1905.

Nous nous proposons de rechercher dans quelle mesure la nature et l'orientation des voies qui relient la Suisse aux grands ports de l'Europe continentale peuvent expliquer et entretenir cette rivalité.

Rôle des ports français dans la vie économique de la Suisse. Les routes du transit helvético-anglais et helvético-américain.

Les pays dont il vient d'être question interviennent à des titres et à des degrés divers dans la vie économique de la Suisse. L'Allemagne est, des quatre Etats voisins de la Suisse, celui qui fait avec elle les ventes ou les achats les plus considérables.

Commerce de la Suisse avec les quatre Etats limitrophes pour l'année 1901. (1)

	Exportations en Suisse. (tonnes de 1000 kil.)	Importations de Suisse. (tonnes de 1000 kil.)
Allemagne	2,253,697	219,482
France	993,317	112,638
Autriche-Hongrie	244,962	25,914
Italie	107,182	66,831
	3,599,158	424,865

La valeur totale des importations et des exportations de ces nations atteint 744,289,000 fr., ou 70,88 % de l'importation totale, et 393,180,000 fr., ou 47 % de l'exportation totale.

	Importations.	% des import. totales.	Exportations.	% des exp. totales.
Allemagne	316,992,000	30,19	192,446,000	23,01
France	205,541,000	19,57	109,237,000	13,06
Italie	157,845,000	15,03	46,182,000	5,51
Autriche-Hongrie	63,911,000	6,09	45,315,000	5,42
	744,289,000	70,88	393,180,000	47,00

(1) D'après la Statistique fédérale.

Les Etats-Unis viennent au cinquième rang pour la valeur des importations : 61,310,000 fr., soit 5,84 % de l'importation totale ; la Russie est au sixième rang, avec 57,256,000 fr. (5,52 %) ; la Grande-Bretagne au septième, avec 47,024,000 fr. (4,48 %). Parmi les clients de la Suisse, la Grande-Bretagne occupe la deuxième place avec 188,693,000 fr., soit 22,55 % des exportations totales ; les Etats-Unis la quatrième, avec 87,931,000 fr. (10,51 %) ; la Russie la septième, avec 25,303,000 fr. (3,02 %).

La France est au deuxième rang pour la valeur des importations (19,57 %) et au troisième pour celle des exportations (13,06 %). L'active participation de l'Empire aux échanges de la Confédération s'explique par le voisinage et surtout par la supériorité que donnent en l'espèce à l'Allemagne l'importance de sa population et l'intensité de sa production industrielle. Le rôle de la France, considérable aussi, trouve en partie sa raison d'être dans l'excellence des conditions géographiques. Limitrophe de la Suisse par une frontière beaucoup plus longue que la frontière helvético-allemande, la France met à la disposition de sa voisine des voies ferrées ou navigables conduisant vers les quatre mers qui baignent l'Europe occidentale. L'Empire ne lui offre que des routes aboutissant aux ports du Nord ou du Nord-Ouest.

Cette heureuse situation a, de tout temps, permis à la France d'être l'intermédiaire de la Suisse pour les relations avec les pays d'outre-mer. D'une manière plus ou moins régulière et continue, dans une mesure qui varie au gré de l'histoire ou des transformations économiques, les vallées de la Seine, de la Loire, du Rhône sont les grands chemins naturels du commerce helvétique. Le Havre et Rouen, Saint-Nazaire et Nantes, Marseille commandent des avenues conduisant vers l'Europe du Centre. A ces routes, l'époque moderne a vu s'ajouter les voies ferrées conduisant du Jura et de la Suisse centrale aux ports français de la mer du Nord et du Pas de Calais : à Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, d'un côté, et, de l'autre, à Bordeaux. Sur la Médi-

terranée, le port de Cette partage avec Marseille l'approvisionnement de la Suisse française. Aussi, le transit franco-suisse a-t-il excité de bonne heure les convoitises des transporteurs concurrents. Il a tenu une grande place dans les préoccupations et les calculs de la Commission à laquelle, en 1863, le Gouvernement italien confia le soin d'étudier les conséquences probables du percement du Gothard. Dès ce moment, l'importance de la Suisse comme centre de consommation et de production intenses apparaissait clairement. L'on pouvait prévoir quel appoint considérable elle fournirait un jour au commerce international.

« La Suisse, depuis vingt ans, disait le rapport de la Com-
« mission, a considérablement augmenté, aussi bien l'impor-
« tance de son labeur industriel que la masse de ses impor-
« tations et exportations. Sans aucun débouché maritime lui
« appartenant, elle s'est trouvée dans la nécessité, tant pour
« l'entrée des matières premières nécessaires à ses manu-
« factures que pour la sortie des produits de son industrie,
« de recourir aux Etats confinants, surtout à la France qui,
« en effet, jouit à ce titre d'un transit fort considérable :
« 330 millions. » Et les rapporteurs italiens, pour conclure, ajoutaient : « Il faut bien noter que les perspectives les plus
« favorables à notre commerce reposent toujours sur le tran-
« sit que la Suisse, au moyen du nouveau passage alpin, di-
« rigera sur notre territoire, ce qu'il est facile de comprendre
« pour peu que l'on réfléchisse que cette nation industrieuse
« qui, aujourd'hui, ne reçoit de notre transit que pour
« 28 millions de marchandises, en reçoit de la France et de
« la Confédération germanique pour au moins 570 millions.
« *Notre principale préoccupation doit donc être de détacher*
« *la plus grande quantité possible de cette immense masse de*
« *marchandises suisses dirigée sur des territoires étrangers*
« *aux nôtres, et cela arrivera tout naturellement en étudiant*
« *sérieusement les moyens de préparer à nos voisins de plus*
« *grandes facilités,* ce qui, d'ailleurs, sera d'un très grand
« avantage à nos chemins de fer. »

Aux efforts de nos rivaux nous avons répondu par des efforts équivalents. Malgré leurs combinaisons, nous avons pu accroître le contingent de marchandises qui emprunte notre territoire en provenance ou à destination de la Suisse. De 1862 à 1902, le transit franco-helvétique est passé de 330 millions à 445. Il atteignit 463 millions, en 1901, et 521 millions, en 1900. En poids, les marchandises en provenance ou à destination de la Suisse représentent 58 % du transit total de la France, en 1903 (461,000 tonnes sur 794,000).

Au moyen des voies ferrées et des ports de commerce français, la Suisse exporte des étoffes de soie et de coton, des rubans de soie, des broderies, des tresses pour chapeaux, des articles d'horlogerie, des montres, du chocolat, du lait condensé, etc., et reçoit des tissus de laine, des produits métallurgiques, des vins, des céréales, des pétroles, etc.

Les besoins auxquels répond ce trafic expliquent sa répartition. En dehors des Etats limitrophes, les pays avec lesquels la Suisse entretient les relations les plus actives sont : la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et la Russie. Les échanges de ces nations avec la Confédération atteignent respectivement, en nombres ronds, 236, 149, 83 millions. Les achats de la Grande-Bretagne sont aussi variés qu'abondants : produits chimiques (3,8 millions), chaussures (5,3 m.), horloges et montres (30 m.), machines (3,6 m.), objets d'alimentation (27,5 m.), chocolat (7 m.), tissus de coton (28 m.), soieries (80 m.). Ses ventes sont beaucoup moins importantes et consistent surtout en produits métallurgiques (3,2 m.), tissus de coton (17,5 m.), laine et tissus de laine (8 m.), etc.

Les Etats-Unis achètent surtout des tissus de coton (42,2 m.), des soieries (23,4 m.), des montres (6 m.), des comestibles (5,7 m.), des produits chimiques (4 m.), et vendent du pétrole (8,1 m.), du coton (14,2 m.), des cuirs et peaux (4,5 m.), des machines (2,2 m.), des objets d'alimentation, notamment des céréales (24 m., dont 14,4 m. de froment).

La Russie contribue pour 55 millions (dont 43 m. de fro-

ment) à l'alimentation du peuple suisse et lui demande, en échange, des montres (13 m.), des machines (4,2 m.), des étoffes diverses (4,6 m.).

Le transit franco-suisse doit donc pourvoir tout spécialement aux besoins du commerce helvético-anglais, helvético-américain, helvético-russe. Par sa situation géographique et la répartition de ses ports, la France semble être à même d'assurer à ces échanges, suivant les exigences de leur catégorie, les facilités nécessaires. Les ports de la mer du Nord et de la Manche sont les intermédiaires du commerce anglais. Le Havre, Rouen, les ports de l'Atlantique sollicitent le commerce américain. Le commerce russe peut choisir entre Marseille et Cette.

* * *

En réalité, c'est au nord-ouest et au sud-est seulement du territoire français que le transit trouve des conditions favorables. Les grands courants du transit français, en outre du courant établi entre la Belgique et la Suisse, sont ceux qui relient les stations frontières de la Suisse, Delle, Pontarlier, Bellegarde, aux ports de la mer du Nord, de la Manche ou de la Méditerranée : Dunkerque, Boulogne, Dieppe, Le Havre, Cette, Marseille, Boulogne et Dieppe, dont la mission est surtout de relier l'Europe continentale à la Grande-Bretagne, exportent, en transit, plus de marchandises que Le Havre, Saint-Nazaire, Bordeaux, intermédiaires naturels du commerce américain. L'activité des sorties par Boulogne et Dieppe correspond bien à l'importance des achats de la Grande-Bretagne en Suisse. Le ralentissement des entrées s'explique, au contraire, par la faiblesse relative de ses ventes. Sur la Méditerranée, Cette et Marseille sont d'actifs auxiliaires de l'importation suisse. Mais Le Havre, Saint-Nazaire, Bordeaux sont loin d'avoir un rôle en harmonie avec l'importance des échanges helvético-américains.

Répartition du transit français (en 1901).

(En tonnes de 1000 kilogrammes.)

	Delle.	Pontarlier.	Bellegarde.	Dunkerque.
Entrées.	24,303	22,772	15,412	16,160
Sorties.	109,228	22,511	267,410	6,054
	Boulogne.	Dieppe.	Le Havre.	St-Nazaire.
Entrées.	1,612	5,227	11,174	5,797
Sorties.	8,889	18,831	6,054	330
	Nantes.	Bordeaux.	Cette.	Marseille.
Entrées.	1,780	4,028	45,985	205,634
Sorties.	416	2,586	861	7,540

Les Etats-Unis ont vendu à la Suisse, en 1901, 183,603 tonnes de marchandises et lui ont acheté 10,539 tonnes. Si l'on ajoute à ce tonnage celui qui revient aux autres Etats d'Amérique, la part totale du continent américain dans le commerce de la Suisse comprend 266,452 tonnes aux importations, 22,103 tonnes aux exportations, en tout : 228,555 tonnes. Notre transit total avec les Amériques n'atteint que 44,919 tonnes aux importations, 5,149 tonnes aux exportations. En 1901, les Etats-Unis nous ont expédié, en transit, 18,735 tonnes seulement et n'ont reçu par notre intermédiaire que 2,765 tonnes. Les Etats-Unis envoient en Suisse 54,000 tonnes de pétrole ; nous n'en transmettons que 620 tonnes. Sur 7,253 tonnes de bois bruts ou sciés et 23,237 tonnes de coton venues des Etats-Unis, sur 4,797 tonnes de laine venues de La Plata et de l'Australie, nous avons transmis quelques tonnes de bois, 439 tonnes de coton, 929 tonnes de laine. La Suisse consomme 9,130 tonnes de café ; nous lui fournissons les deux tiers de ce tonnage. Nous devrions prétendre à plus. Ses fabriques de chocolat transforment 4,363 tonnes de cacao ; nos ports lui en expédient 1,911 tonnes. Le Havre et Nantes, qui approvisionnent déjà les usines françaises, pourraient monopoliser ce commerce.

Des 3,841 tonnes de chocolat exportées de Suisse en 1901, nous n'avons reçu en transit que 1,832 tonnes. Les Etats-Unis reçoivent de Suisse plus de 3,000 tonnes de fromage à pâte dure ; le transport de cet article nous échappe totalement. A quoi sert-il donc à la France d'avoir sur l'Atlantique, vis-à-vis des pays du Nouveau-Monde les plus aisément accessibles au commerce européen, des ports comme Saint-Nazaire, Nantes, La Rochelle-Pallice, Pauillac et Bordeaux, et, reliant les deux premières à l'Europe centrale, la Loire, le long fleuve dont on disait encore au début du siècle qu'il « unit pour ainsi dire la Suisse à la mer ? »

Les causes de notre impuissance à servir de trait d'union entre la Suisse et les Amériques sont nombreuses. Il en est d'intérieures : la principale réside dans l'insuffisance de notre organisation commerciale ; il en est d'extérieures, et la plus efficiente — celle-ci procède de celle-là — est le succès de la concurrence étrangère. Les unes et les autres se résument en un fait : l'absence de courant commercial reliant d'est en ouest les passages du Jura aux ports de l'Atlantique. La nature, cependant, a, de ce côté-là comme ailleurs sur notre territoire, multiplié les indications utiles. De l'estuaire de la Loire à celui de la Garonne, le littoral français se creuse légèrement. La mer semble venir au devant du continent pour rétrécir l'isthme français à l'endroit précis où la frontière suisse se rapproche le plus de l'Océan.

Le plus court chemin entre les Amériques et la Suisse s'établit par Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle-Pallice, Bordeaux-Pauillac. Mais ces ports sont isolés, en fait, par la politique des Compagnies de chemins de fer des régions du Centre et de l'Est. Leur zone de drainage se répartit entre des Compagnies concurrentes, dont les réseaux s'orientent vers Paris et le Nord-Ouest et qui trouvent avantage à transporter, dans le sens du plus long trajet, des marchandises destinées, en toute justice, aux ports de l'Atlantique. Pour aucun des principaux articles importés d'Amérique en Suisse : froment, maïs, coton, pétrole, bois d'ébénisterie, laine, il n'existe de

tarif spécial réduit entre ces ports et les gares de la frontière franco-suisse.

A l'exportation, les tissus de laine, l'horlogerie, le lait concentré, les fromages, les machines, le chocolat, l'orfèvrerie paient 37 à 33 fr. par tonne pour Dunkerque, 34 à 31 fr. pour Le Havre, 47 à 37 fr. pour les ports de l'Océan (1).

En raison des tarifs de faveur accordés à Dunkerque, seules peuvent sortir par les places de l'Ouest les marchandises destinées à l'Amérique du Sud. La Rochelle-Pallice, où font escale les steamers de la ligne anglaise de Liverpool à Valparaiso, exporte à destination du Chili quelques tonnes de marchandises seulement. De peu d'importance sont aussi les exportations de Saint-Nazaire vers le Nouveau-Monde. Il est cependant des cas où la signification des ports de l'Atlantique est nettement apparue. En 1900, à la suite de grèves, nos charbonnages du Centre ne pouvant subvenir aux besoins des régions de Lyon et de Genève, ces deux villes s'approvisionnèrent, par Saint-Nazaire, en houilles d'Angleterre. Exceptionnellement, les entrées par Saint-Nazaire s'élevèrent, cette année-là, à 13,453 tonnes.

Le rôle des Compagnies de chemins de fer dans la répartition du transit français a été d'autant plus prépondérant, leurs efforts pour attirer les marchandises sur les routes venant des ports du Nord-Ouest ou y conduisant ont été d'autant plus efficaces qu'elles n'ont point trouvé dans les régions comprises entre le Jura et l'Océan la concurrence de la batellerie. Ce « frein salutaire », comme l'appelait Krantz, n'a pas pu les contraindre à respecter les avantages qu'une situation géographique privilégiée semblait assurer aux ports de l'Ouest. Le dessin des cartes est trompeur. Au point de vue commercial, il n'existe plus, depuis un demi-siècle, de voie fluviale reliant ces ports aux pays de la France et de l'Europe centrales. Bien plus, la distribution du trafic intérieur par voie navigable s'opère encore dans un sens favorable aux ports du nord-ouest et de la

(1) Aug. Jamard. — *La Rochelle-Pallice et le Simplon*, p. 8.

Méditerranée, soit du nord au sud, suivant la ligne transversale Dunkerque-Marseille, soit du sud-est au nord-ouest, suivant les diagonales Lyon-, ou Dijon-Paris-Le Havre. Toutes les circonstances, on peut le dire, concourent à écarter le trafic helvético-américain de ses issues ou de ses voies d'accès naturelles, comme elles aident à disperser vers nos différents ports les éléments du trafic franco-américain. En 1899, les échanges entre les principales villes du Centre, de l'Ouest et du Sud-Est de la France, Lyon, Limoges, Grenoble, Saint-Etienne, Dijon, Angers, Bordeaux, Nantes et les Etats-Unis, représentaient 30 % environ de notre commerce avec l'Union américaine (94 millions sur 322,458,000 fr.). C'est là un appoint assez élevé pour alimenter un courant commercial reliant, à travers nos provinces du Centre et de l'Ouest, la France au Nouveau-Monde. En l'état actuel des choses, la route du commerce d'Amérique, au lieu de desservir les ports français les mieux placés pour assurer les relations de l'Europe occidentale avec les Amériques, s'en éloigne et va porter vers les places de la Manche et de la mer du Nord un énorme courant d'affaires sur lequel les ports belges, hollandais, allemands, à raison même de leur proximité, exercent une attraction puissante.

La concurrence des ports du nord-ouest. La route du Rhin. Le transit belge. L'infériorité des ports méditerranéens.

C'est, en effet, au nord-ouest du continent que se porte, en Europe, le principal effort du commerce maritime. De l'embouchure de la Seine à celle de l'Elbe, se succèdent, toutes rivales et néanmoins prospères, des places nombreuses, bien outillées, riches par le négoce et l'industrie, à la fortune desquelles ont concouru la mer, les fleuves et l'initiative des peuples. Et si, dans cet ensemble, les premières places sont dévolues à des ports étrangers : Anvers, Rotterdam, Hambourg, c'est que l'homme a su tirer parti, là mieux qu'ailleurs, des indications de la nature. L'Escaut, le Rhin, l'Elbe, soit par eux-mêmes, soit par les facilités que leurs vallées ont offertes à

l'établissement des chemins de fer, ont été les meilleurs artisans de la grandeur de ces trois cités. Depuis le milieu du XIX^me^ siècle, le rôle économique du Rhin est particulièrement actif. D'importants travaux d'aménagement en ont fait l'artère nourricière de Rotterdam et aussi d'Anvers, où les dérivations des bouches conduisent la batellerie rhénane. Ce fleuve est praticable jusqu'à Mannheim (560 kilom.) par des chalands de 1500 tonnes. Des véhicules de 800 tonnes de capacité peuvent remonter jusqu'à Strasbourg, à 140 kilom. en amont. Les navires de mer de faible tonnage atteignent Cologne, à 300 kilom. de l'embouchure. Par ses affluents de gauche : la Meuse, navigable sur 600 kilom. pour des péniches de 300 tonnes ; la Moselle, accessible jusqu'à Nancy à celles de 200 tonnes, et par les canaux qui se rattachent à ces voies, son influence peut atteindre une partie de la France orientale. A droite, le Main praticable jusqu'à Francfort par les grands chalands du Rhin, jusqu'à Bamberg par des bateaux de 120 tonnes et son affluent, le canal Louis, relient le Rhin au Danube.

Les villes directement desservies par cette puissante artère ont vite pris rang parmi les grands centres du commerce européen. Strasbourg, Karlsruhe, Mannheim, Ludwigshafen, Mayence, Francfort, à 30 kilomètres du fleuve auquel une voie aussi profonde que le Rhin lui-même relie ce port, Coblenz, Cologne, Dusseldorf, Duisburg, Ruhrort, Crefeld qui prétend à la dignité de port fluvial, enfin, à l'autre extrémité, Bâle, désireuse de marquer un jour le *terminus* de la navigation, tous ces entrepôts, tous ces foyers industriels sont autant de places d'étapes par lesquelles s'acheminent les marchandises dont Rotterdam et Anvers contrôlent l'entrée ou la sortie. A la frontière hollando-allemande circule un trafic dont l'intensité rappelle celle des grands courants commerciaux du canal de Suez, du détroit de Gibraltar ou du Pas-de-Calais. Pour Anvers et Rotterdam, comme pour Hambourg, la navigation intérieure est un auxiliaire indispensable.

En 1900, la batellerie rhénane a pris ou donné à Anvers 2,600,000 tonnes, à Rotterdam 8,845,000 tonnes (1). Le mouvement de la batellerie rhénane à Anvers représenterait un peu plus du cinquième du mouvement total de la navigation intérieure dans ce port. Celui des voies ferrées serait de 6,600,000 tonnes. A Rotterdam, les importations et exportations par chemins de fer atteignaient 1,800,000 tonnes en 1900. Le rôle de la batellerie, très important dans le port belge, est, on le voit, prépondérant dans le port hollandais (2). En France, la même année, le principal concurrent de ces deux ports, Le Havre, recevait des transports fluviaux 84,000 tonnes et leur remettait 204,000 tonnes seulement.

Le rattachement étroit des places maritimes du Nord-Ouest à une zone de drainage vaste, peuplée, riche en industries, pourvue de nombreuses voies ferrées ou navigables, a permis de concentrer le fret en abondance et de multiplier les services réguliers de navigation. Ces ports sont devenus, dans le dernier tiers du XIX^me^ siècle, les premiers du continent. En 1870, Marseille venait au troisième rang parmi les grands ports européens, après Londres et Liverpool. En 1899, Hambourg s'est élevé à la seconde place, Londres conservant la première. Anvers occupe la troisième, Rotterdam la quatrième. Liverpool n'est plus qu'à la sixième, Marseille à la septième. Le Havre tenait le sixième rang en 1870 ; en 1899, il est descendu au huitième. Hambourg, Anvers et Rotterdam sont aujourd'hui les trois premières places maritimes de l'Europe continentale. De 1870 à 1899, le tonnage de Hambourg et d'Anvers s'est accru plus vite que celui de tout autre port européen. Son augmentation dépasse, en volume, celle

(1)

	Arrivages de l'intérieur. (En tonnes.)	Sorties vers l'intérieur. (En tonnes.)
Rotterdam. . .	669,305	7,176,239
Anvers	1,322,534	1,283,097

K. Wiedenfeld. — *Die Nordwesteuropæischen Welthæfen.* Berlin, 1903. Page 351.

(2) Ibid.

des ports de Marseille, du Havre, de Dunkerque et de Bordeaux réunis (1).

Il était fatal que le rôle international de ces ports s'accrût en raison même des progrès de leur tonnage. En fait, depuis les années 1870-1880, ils tendent à résumer, d'une manière chaque jour plus complète, l'activité économique des anciens Etats producteurs. Les événements politiques, les transformations économiques survenus dans les trente-cinq dernières années les ont servis, il faut le dire, à souhait. La France, éloignée du Rhin depuis 1871, n'exerce plus d'action directe sur le trafic de cette voie. D'autre part, l'influence économique du grand fleuve a grandi par le merveilleux essor des régions qu'il traverse et par toutes les améliorations apportées soit à l'exploitation, soit à la condition technique du réseau ferré en Suisse, dans les pays rhénans, en Belgique, à l'occasion ou à la suite du percement du Gothard. Il existe donc, entre la mer du Nord et l'Europe centrale, une route séduisante entre toutes aux yeux des voyageurs, commode pour les marchandises et concurrente, en plus d'un cas, des lignes françaises. Les ports établis à ses issues maritimes exercent sur le trafic international une irrésistible attraction. Cette route et ces ports sont au nombre des moyens dont le commerce suisse dispose pour réaliser ses échanges avec les pays d'outre-mer. C'est à eux que la Belgique doit, en partie, d'effectuer un transit colossal et d'être un intermédiaire très recherché entre la Suisse et le reste du monde.

* * *

(1) *Anvers et les ports de l'Europe occidentale, de* 1850 *à* 1899. *(Moniteur officiel du Commerce* du 28 Février 1901.) Rapport consulaire, n° 15, année 1901.

Rapporté à la superficie et à la population du pays qui en bénéficie, le transit belge est peut-être le plus riche et le plus actif de tous. Depuis longtemps, il a dépassé et de beaucoup le transit français. Vers les années 1850-1860, la Belgique et la France transportaient pour le compte d'autres Etats 350 millions de marchandises. Depuis cette époque, notre transit a doublé (718 millions en 1903), mais celui de nos voisins du Nord-Est s'est multiplié par cinq. Il atteignait, en 1903, la somme de 1,779,500,000 francs ! Cette différence est plus sensible encore si l'on observe que le commerce spécial de la France est supérieur de 2,100,000,000 au commerce spécial de la Belgique (9,053,000,000 contre 6,877,000,000 en 1903). Le commerce spécial belge représente 76 % du commerce français, mais le transit français n'atteint que les 40 centièmes du transit belge. La France alimente le transit belge dans une trop large mesure. Sa part, entrées et sorties réunies, s'élève à 650 millions en 1903, soit 36 % du transit total. Ce contingent comprend des marchandises françaises qu'attirent divers avantages : multiplicité des lignes, fréquence des départs, abondance des véhicules, bon marché du fret. Le trafic ainsi détourné dépasserait 100 millions de francs.

Si l'action du port belge s'exerce avec autant de succès sur notre propre territoire, à plus forte raison doit-elle être efficace et puissante dans les pays voisins du nôtre [1].

Grâce à la puissance de leur outillage, à l'assistance de la batellerie et à la bonne volonté de l'Etat, les ports belges disputent avec succès aux ports français le transit en provenance ou à destination de la Suisse, de l'Italie, des Etats-Unis. De 1880 à 1901, le transit à travers la Belgique s'est développé avec une incroyable rapidité.

(1) Nos Consuls ne cessent d'attirer sur ces faits l'attention de nos armateurs. Leur voix vient d'être entendue. Les *Messageries maritimes* ont récemment organisé un service pour l'Extrême-Orient, partant d'Anvers.

Transit à travers la Belgique.

Pays de provenance	Moyenne des années 1879-1880	1900-1901		Augmentation ou diminution	%
Suisse.....	16,621,000	116,589,000	+	99,868,000	600
Italie.....	730,000	44,000,000	+	43,270,000	592
Angleterre.....	—	156,700,000		—	—
Pays de destination				(1)	
Suisse.....	52,771,000	49,798,000	—	2,973,000	5
Italie.....	2,762,000	17,500,000	+	14,738,000	534
Angleterre.....	126,400,000	283,600,000	+	169,200,000	136

Les causes de cet accroissement ne résident pas seulement dans l'agrandissement continu des installations d'Anvers. Elles résident surtout dans certaines combinaisons de tarifs de chemins de fer qui ont permis de diriger sur ce port le trafic de l'Europe centrale et même de l'Europe méridionale (2).

On doit remarquer l'énorme proportion du transit dans les échanges belgo-suisses. Le commerce spécial de la Belgique avec la Suisse atteignait 31,374,000 fr. en 1901, et le transit 267,930,000 fr. Le commerce spécial de la France avec la Suisse s'élevait, la même année, à 319,391,000 fr. et le transit à 463,242,000 fr. Dans le premier cas, le transit est huit à neuf fois plus élevé que le commerce spécial. Dans le second, il est seulement d'un tiers plus fort.

	Commerce spécial	Transit
de la Belgique avec la Suisse :	31,374,000 fr.	319,391,000 fr.
» France » » :	267,930,000 —	463,242,000 —

(1) La diminution des expéditions destinées à la Suisse, en 1900-1901, est due au fait que les grains d'Amérique et les pétroles, naguère confiés aux voies ferrées, sont transportés désormais par les grands chalands du Rhin, circulant régulièrement entre Anvers et Mannheim ou Strasbourg.

(2) « On peut rappeler à ce propos, écrit M. Carteron, Consul général de France à Anvers, l'extension donnée au tarif belge-italien (par le Gothard). Ce tarif qui, il y a vingt ans, n'était qn'une petite brochure, forme maintenant un ensemble très volumineux de fascicules : en effet, le nombre des gares italiennes et belges mises en relations directes n'a pas cessé d'augmenter, non plus que la nomenclature des marchandises. Dans le même ordre d'idées, on peut citer le fait que l'Administration des chemins de fer de l'Etat belge a installé à Bâle, au lendemain du percement du Gothard, une agence commerciale fort bien organisée. »

Moniteur Officiel du Commerce, 4 Décembre 1902, p. 977.

Les mêmes dissemblances caractérisent les relations commerciales de la Belgique et de la France avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis. Dans le rapport auquel nous empruntons ces données, M. Carteron, Consul général de France à Anvers, observe que l'augmentation des importations de Suisse et d'Italie en Belgique correspond à peu près à l'augmentation des expéditions de ce pays vers l'Angleterre. Ce fait nous porterait à conclure que le transit anglo-belge a ses principales sources en Suisse et en Italie et qu'il s'est développé au détriment du transit franco-suisse et franco-italien. Le courant de transit aboutissant aux ports français de la Manche est donc fortement concurrencé par un courant dont les ports belges marquent l'issue. Le transit anglo-belge atteint 603 millions pour un commerce spécial de 690 millions. Le commerce spécial et le transit anglo-français atteignent respectivement 1,751 millions et 488 millions.

	Commerce spécial	Transit
de la Grande-Bretagne avec la Belgique :	690,000,000 fr.	683,000,000 fr.
» » » France :	1,751,000,000 —	488,000,000 —

En 1903, le commerce spécial de la Belgique avec les Etats-Unis est de 360 millions et le transit de 168 millions pour les seules exportations. Le commerce spécial de la France dépasse 794 millions, son transit total n'atteint pas le dixième de cette somme : 73 millions.

On peut, par là, juger de l'attraction que le port d'Anvers exerce sur le trafic de l'Europe avec la Grande-Bretagne et les Amériques. Le dommage que subit notre commerce est en raison directe de l'accroissement du transit belge.

Encouragés par le succès, nos voisins redoublent d'activité. « De plus en plus, écrit la Légation de France à Bruxelles, « la Belgique s'efforce de devenir le port d'embarquement « et de débarquement des marchandises destinées à l'Europe « centrale ou en provenant. Malgré la faible étendue de « cotes dont elle dispose et leur manque de rades sûres, elle

« ne néglige rien pour augmenter l'outillage, si puissant « déjà, d'Anvers ; elle crée un port à Heyst, elle augmente « celui de Bruges, elle porte à 8 mètres la profondeur du « canal de Terneuzen qui donne accès au port de Gand, non « pas tant pour assurer à ses produits des débouchés, — « ceux qui existent sont plus que suffisants sous ce rapport, — « mais pour rester le « commissionnaire » du commerce « européen. »

A la concurrence d'Anvers, s'ajoute celle des ports hollandais, surtout de Rotterdam.

Grâce au Rhin, la part de Rotterdam dans les échanges de l'Europe est devenue singulièrement active. Le port et le fleuve se complètent l'un l'autre. Le port est le marché, le fleuve est la route des marchandises lourdes consommées ou produites par la zone d'influence : céréales, pétrole, bois, combustible minéral, matières premières diverses. La circulation sur le Rhin est intense. Le mouvement des ports atteint, en nombre rond, une trentaine de millions de tonnes, soit le mouvement total de la batellerie française.

Des places de transbordement, dont l'outillage rappelle celui des ports maritimes, distribuent ce tonnage à l'intérieur de l'Allemagne et des pays voisins. On a encore accru l'influence du fleuve en créant, pour les marchandises arrivées par eau dans ces ports et réexpédiées par voie ferrée, des tarifs spéciaux, tarifs de transbordement ou de transit *(Umschlagtarife, Transittarife)*. Ces tarifs tiennent compte du trajet effectué sur la voie navigable. Ils favorisent le transport des céréales, du coton, des charbons destinés à l'Alsace et à la Suisse, par Mannheim. Pour les céréales, le transport de Mannheim à Winterthur est de 2 fr. 18 la tonne avec le tarif ordinaire, de 1 fr. 38 avec le tarif de transit. Le transport direct par voie ferrée, d'Anvers à Winterthur, revient à 30 fr. la tonne environ, par chargement de 10 tonnes ; il s'abaisse à 18 fr. 80 par la voie mixte (voie fluviale jusqu'à Mannheim, transport par fer, avec tarif de transit depuis Mannheim). L'emploi de la voie mixte permet de réaliser une économie

de 19 Marks sur le transport des charbons de Westphalie en Suisse :

D'Essen à Bâle par voie ferrée.....	115 Marks
» à Bâle » » mixte.....	96 »
Economie par la voie mixte...	19 Marks

* * *

Ainsi aménagée et exploitée, la voie du Rhin est, de toutes les voies navigables auxquelles la Suisse peut recourir, la plus apte à l'importation des produits lourds. Les voies navigables françaises sont hors d'état de rivaliser avec elle. Comparée à la part du Rhin dans le trafic de Rotterdam, celle de la Seine dans le trafic du Havre est vingt-cinq fois moindre. C'est que la Seine, navigable jusqu'à Paris pour les petits navires de mer, a pour compléments ou affluents des voies artificielles difficilement utilisables par un trafic international de quelque intensité. L'exiguïté des véhicules en usage sur les canaux français, — leur tonnage maximum ne dépasse pas 300 tonnes, — le grand nombre d'écluses dont sont pourvues les voies reliant la Seine au reste du réseau français sont autant de causes d'infériorité au regard de la batellerie rhénane.

Grâce à son heureuse orientation, la Loire pourrait concourir à l'approvisionnement de la Suisse. Son aménagement est commencé, mais elle n'est, pour quelques années encore, qu'une voie de l'avenir. Quant au Rhône, malgré que de coûteux travaux aient considérablement amélioré sa condition technique, à raison d'une organisation commerciale insuffisante et par le fait qu'il n'est pas encore relié à Marseille, ce fleuve, trait d'union naturel entre la Suisse occidentale et la Méditerranée, ne véhicule que la vingt et unième partie du trafic du Rhin [1].

[1] Mouvement de la batellerie :

Sur le Rhône, entre Lyon et Arles,	617,000	tonnes en 1901.
— Rhin, à Emmerich. . . .	13,000,000	— —

Cependant, sa vallée est suivie par la masse principale du transit franco-suisse. Marseille et Cette envoient à Genève, par voie ferrée, des produits divers, surtout des céréales et des pétroles. Genève remplit, vis-à-vis de ces deux ports, le même office que Bâle vis-à-vis d'Anvers et de Rotterdam.

Le port belge et le port hollandais sont concurrencés dans leur fonction d'intermédiaires par les ports allemands, Cette et Marseille le sont par les ports italiens, surtout par Gênes. Il semble cependant que l'on ait fortement exagéré l'action que Gênes a exercée, dans ces dernières années, sur le trafic de Marseille. On a représenté la voie du Gothard comme le principal instrument de la prospérité de Gênes et on l'a rendue responsable de la lenteur du progrès de notre grand port. Il n'est pas douteux que le percement des Alpes a permis à la Suisse de recevoir et d'expédier, par l'intermédiaire de l'Italie, les marchandises dont elle confiait jadis le transport aux voies françaises. Mais le transit italo-suisse n'atteint pas encore le cinquième du transit franco-suisse : 86 millions, en 1901, contre 463 millions. Les aptitudes de la voie du Gothard sont limitées par l'altitude de la pente, celles du port de Gênes le sont par les conditions topographiques. Le tonnage passant par le Gothard, en provenance ou à destination du port italien, ne représente que 222,500 tonnes, en 1902, le cinquième du mouvement total de la voie, la vingt-sixième partie seulement du tonnage total du port. Le transit que Marseille expédie en Suisse ou en reçoit équivaut à ce tonnage. Lors du Congrès des Ingénieurs, tenu à Gênes, en 1901, M. Inglese, Directeur du port de Gênes, a établi que sur 1,000 wagons partant de Gênes, 53 seulement franchissent le Gothard. La véritable cause des progrès de Gênes, c'est l'admirable essor de l'Italie septentrionale depuis 1870.

En réalité, Gênes et Marseille ont des rivaux communs : les ports du nord-ouest de l'Europe. Anvers, Rotterdam, Brême, Hambourg leur disputent avec succès des importations qui, étant donné leur provenance, semblent revenir de

droit aux places méditerranéennes. La Russie et le pays des Balkans fournissent annuellement à la Suisse 300,000 à 400,000 tonnes de blé ; les Etats-Unis 80,000 à 100,000 tonnes ; l'Amérique du Sud lui expédie 50,000 à 60,000 tonnes. Gênes et Marseille devraient, semble-t-il, recevoir la plus grande partie de cet approvisionnement. Or, en 1901, Rotterdam a transmis à la Suisse 184,000 tonnes de blé, Marseille lui en a livré 168,000 tonnes, et Gênes 113,000 tonnes seulement. La concurrence porte sur d'autres articles que les céréales, elle atteint des matières premières, cotons et laines bruts, par exemple, destinés à la Suisse centrale. Bien que la route de Gênes à Berne présente sur celle de Rotterdam ou d'Anvers l'avantage de la plus courte distance, cette dernière, grâce à la coopération de la voie navigable et du chemin de fer, offre les transports au meilleur marché.

Prix du transport des ports de Gênes, Rotterdam et Anvers à Berne.

			Prix du transport par tonne		
			Céréales	Coton brut	Laine brute
		kilom.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
de Gênes	par fer de Gênes à Pino ...	226	8.—	10.40	11.90
	par fer de Pino à Berne ...	291	17.10	16.70	23.50
		517	25.10	27.—	35.40
de Rotterdam	par eau jusqu'à Mannheim .	567	3.62	4.30	4.30
	par fer de Mannheim à Bâle	264	8.68	10.29	27.10
	par fer de Bâle à Berne ...	107	9.50	11.20	
		938	21.80	25.79	31.40
d'Anvers	par eau jusqu'à Mannheim .	760	4.08	4.76	4.76
	par fer de Mannheim à Bâle	264	8.68	10.29	27.10
	par fer de Bâle à Berne ...	107	9.50	11.20	
		1131	22.26	26.25	31.86

Des calculs établis par la municipalité de Gênes prouvent que Marseille et Gênes reçoivent les blés de la mer Noire et d'Amérique à plus bas prix que Rotterdam. La dépense totale pour le transport et la manutention de cet article atteindrait :

Au départ de :	Fr. C.		Fr. C.		Fr. C.	
la Mer Noire	15,11	pr Gênes	17,35	pr Marseille	19,32	pr Rotterdam
l'Amérique du Nord	26,19	»	30,12	»	32,37	»
l'Amérique du Sud et la Plata	25,19	»	27,69	»	33,87	»

Mais là s'arrêtent les avantages des ports méditerranéens. Ils restent purement théoriques, vis-à-vis de Rotterdam, du fait des transporteurs qui relient les places concurrentes aux centres qu'elles prétendent approvisionner.

La batellerie et les ports de transbordement du Rhin, en particulier Mannheim, viennent en aide à Rotterdam et à Anvers, soit directement en concentrant ou en évacuant le fret, soit indirectement par les abaissements de tarifs qu'entraîne leur concurrence. Avec leur assistance, ces deux ports se rapprochent virtuellement de la Confédération et détournent de Marseille et de Gênes les marchandises que les pays méditerranéens et le Nouveau Monde lui envoient. De nos jours, la route la moins coûteuse est, commercialement, la plus courte, les combinaisons de tarifs ont raison des privilèges géographiques les mieux établis.

Le groupe Mannheim-Ludwigshafen, d'un côté, Anvers et Rotterdam, de l'autre, ont des intérêts solidaires. Cette, Marseille, Gênes font à la Suisse d'importantes livraisons de pétrole et de céréales. Mannheim et Ludwigshafen lui expédient chaque année, en moyenne, 140,000 à 145,000 tonnes de blé, 22,000 tonnes de pétrole.

Les ports allemands de la mer du Nord, Brême et Hambourg, travaillent, comme leurs voisins de Hollande et de Belgique, à déposséder les places françaises et italiennes. Une excellente organisation commerciale, la concentration des produits sur un marché dont la réputation est universelle sont autant d'avantages contre lesquels ne peut pas toujours prévaloir l'excellence de la situation. C'est pourquoi Brême et Hambourg concourent à approvisionner la Suisse en coton et en denrées coloniales. En 1901, Hambourg a

expédié vers ce pays 369 tonnes de coton, 1,673 tonnes de café, Brême 11,100 tonnes de coton. Les ports français ont livré 6,297 tonnes de café, mais 439 tonnes de coton seulement.

CONCLUSION

En résumé, le commerce extérieur de la Suisse dispose de routes nombreuses. La France, la Belgique, la Hollande, l'Allemagne et l'Italie se disputent le transport des marchandises que cette nation achète ou vend aux pays d'outre-mer.

Ces routes diffèrent moins par leur rôle que par leur orientation. Les mieux orientées semblent être les routes françaises. Elles conduisent au nord-ouest, à l'ouest et au midi de l'Europe, mais elles sont aménagées d'une manière très inégale et ne satisfont pas à tous les besoins du commerce helvétique. Les routes du nord-ouest aboutissent aux ports de la Manche et du Pas-de-Calais. Elles sont particulièrement aptes au transport des voyageurs et à l'exportation des produits de l'industrie suisse. La route de l'ouest correspond à la vallée de la Loire. Elle est fermée au trafic. Il n'y a pas en France de transit central. Le transit helvético-américain, et, d'une manière générale, le trafic de l'Europe avec les Amériques, empruntent les ports étrangers. La route du Midi conduit à Marseille et à Cette. Elle se prête à une circulation active. C'est le principal chemin des importations, mais l'absence de suture entre le réseau ferré et le réseau navigable ne permet pas à la batellerie du Rhône d'alléger cette voie des produits les plus encombrants et d'accroître par là sa capacité. On remarque d'ailleurs que le transit français s'effectue exclusivement par voie ferrée, tandis que la Belgique, la Hollande ont recours, pour desservir la Suisse, à la batellerie. C'est là une des raisons de l'intensité du courant commercial qui circule entre la Suisse et les ports belges et hollandais. Ceux-ci, comme les ports

français, servent surtout d'intermédiaires avec l'Angleterre, mais ils sont, de plus, des traits d'union entre l'Europe centrale et le Nouveau-Monde. Les ports allemands entretiennent avec les pays de l'Atlantique et du Pacifique des relations suivies, ils rendent ces régions plus accessibles au commerce suisse. Enfin, depuis l'ouverture du Gothard, Gênes a ravi à Marseille une part des importations et des exportations de la Confédération.

La part de la France, très belle néanmoins, est menacée par des travaux nouveaux. L'ouverture du Simplon accroîtra aux dépens de Marseille et de Cette la zone d'influence de leur rival italien. L'aménagement du Rhin supérieur, depuis Mannheim, ou la construction d'un canal latéral aboutissant, sur la rive gauche, à Strasbourg, permettra aux produits importés par Anvers et Rotterdam de pénétrer, plus avant, sur les marchés de l'Europe centrale.

L'impérieuse nécessité d'imiter ses concurrents s'impose dès lors à la France. Il lui faut résoudre dans le sens de l'intérêt national, comme l'ont fait les Italiens, le problème des voies d'accès au tunnel du Simplon et poursuivre l'aménagement et l'organisation de son réseau navigable. Les voies de communications d'un grand pays sont solidaires. On doit hâter, jusqu'à leur achèvement complet, les travaux qui restitueront au trafic la voie de la Loire, cette « veine-cave » de l'Europe, comme on l'appelait au XVIII^me^ siècle ; relier, au plus tôt, Marseille au Rhône et organiser, dans la vallée de ce fleuve, les ports de transbordement qui, au regard du Rhin, le feront passer de la condition de victime à celle de concurrent.

Les circonstances générales donnent à la solution des voies françaises d'accès au tunnel du Simplon une importance particulière. Nous pensons qu'il ne faut pas considérer ce problème uniquement au point de vue des dépenses nécessaires. Le projet le plus recommandable, tant au point de vue technique qu'au point de vue économique, est, on le sait, celui qui consisterait à relier Genève à Lons-le-Saulnier.

Sa réalisation serait relativement coûteuse, mais elle aurait l'incomparable avantage de créer entre Paris, d'un côté, les principaux centres de la Suisse romande et de l'Italie du nord, de l'autre, le trajet « le plus rapide pour les trains de voyageurs, le plus économique pour les trains de marchandises » (Noblemaire). Elle permettrait au Centre et à l'Ouest de la France de participer au trafic du Simplon et aiderait à l'organisation du « Grand Central » français. A tous égards, nous devons souhaiter que les pouvoirs publics l'adoptent.

Ainsi complété, le réseau français de voies de communications pourrait répondre à toutes les exigences du trafic international et participer plus activement et d'une manière plus générale à la vie économique de l'Europe.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15661
BIBLIOTECA
115730